

УДК 656.71(045)

О.А.Хлюпін*старший викладач кафедри архітектури
Національного авіаційного університету***М.В.Бутик***аспірант кафедри містобудування
Національного авіаційного університету*

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ АРХІТЕКТУРИ ПІДПРИЄМСТВ ТОРГІВЛІ В СИСТЕМІ АЕРОПОРТУ

Анотація: у статті дається стислий опис сучасного стану формування архітектури підприємств торгівлі в системі аеропорту, приведені їх характеристики, вимоги та висновки щодо раціонального розміщення.

Ключові слова: аеропорт, аеровокзал, підприємства торгівлі.

Важливою стороною світової економіки сучасності є прагнення економії часу, чому в чималій мірі сприяє авіаційний транспорт. Щорічно пасажиропотік зростає у середньому на 5 – 10%. Весь цей величезний потік пасажирів, а також вантажів і пошти проходить через аеропорт. Архітектура його незмінно пов'язана з розвитком цивільної авіації, економіки і науково-технічного прогресу на конкретному історичному етапі.

Аналіз історії розвитку архітектури аеропортів дозволяє визначити три етапи:

На першому етапі (від початку пасажирських перевезень до другої світової війни): – аеропорт – це аеродром, де не завжди є аеровокзал. А там де він є – це будова-коробка. Функціонально-технологічна схема цієї будівлі ще мало відпрацьована.

На другому етапі розвитку (з початку 50-х років до кінця 80-х) аеропорт – це аеродром + аеровокзальний комплекс. Генплан аеропорту перетворився від за кільцюваної схеми, з певною залежністю від метеоумов, до попарно-паралельних смуг. Аеровокзали з будівель-коробок через схеми з видовженням корпусу, з використанням фінгерів, пірсів і сателітів прийшли до схеми з системою єдиних модулів, нанизаних на транспортну магістраль, що з'єднує місто з аеропортом.

На останньому етапі: аеропорт – це аеродром + аеровокзальний комплекс + комплекси супутнього обслуговування, які забезпечують злиття економічних інтересів аеропорту і комерційної діяльності різноманітних підприємств. У сучасному аеропорту існує функціональна єдність: комплекс, який, власне, забезпечує повітряний рух (аеродром і технологічні будівлі та споруди),

комплекс пасажирського обслуговування (аеровокзальний комплекс), комплекс супутнього нетранспортного, сервісного обслуговування (підприємства торгівлі (ПТ)).

Розглянутий закордонний і вітчизняного досвід проектування і будівництва показує, що архітектурі аеропортів притаманні три основних стилістичних напрями: технологізм, романтизм, використання національних рис. Для технологізму характерна архітектура, позбавлена декору, естетика виражена інженерними засобами (конструкціями, фермами, посадочними елементами тощо). Будівлі аеровокзального комплексу трактуються як технологічні об'єкти обслуговування пасажирів і нічого більше. Романтизм в образних рішеннях будівель пасажирського комплексу аеропорту полягає в ідеалізованому відображенні ідеї руху, так характерної для повітряного транспорту. В останній час найбільше розповсюдження в архітектурі аеропортів набуло використання національних форм і прийомів, місцевих будівельних матеріалів. Так, наприклад, використання традиційних силуетів дахів, характерні для регіонів, стало найбільш поширеним композиційним рішенням аеровокзальних комплексів.

Постійне ускладнення процесу обслуговування пасажирів; підвищення вимог до безпеки як у повітрі, так і на землі; створення усе більш комфортних умов перебування пасажирів в аеровокзалі та в літаку; ускладнення конструкцій літаків, що веде до їх значного подорожчання, а також до більш жорстких вимог з підготовки персоналу. Усе це веде до того, що експлуатаційні витрати зростають швидше, ніж прибутки. Це створює ситуацію, в якій навіть при значних темпах зростання авіап перевезень власне транспортна діяльність аеропорту, як правило, стала збитковою.

Рішення цієї проблеми шляхом подорожчання авіап перевезень веде до відтоку пасажирів, іншим шляхом є розвиток нетранспортного обслуговування. В аеропорту розміщуються представництва різних фірм, торговельні і дозвільні підприємства, готельні комплекси, паркінги тощо. Для бізнесменів організація таких підприємств вигідна великою концентрацією потенційних споживачів в аеропорту. Супутній аеропорту бізнес забезпечує необхідний рівень доходів для зниження тарифів на перевезення, дозволяє залучити кошти для реконструкції, розширення і модернізації об'єктів аеропорту, оновлення парку машин, підвищення їх комфортабельності, безпеки, словом все, що дозволило б нашій цивільній авіації бути конкурентоспроможною на сучасному світовому ринку транспортних послуг. Отож, єдиний шлях залучення у аеропорт інвесторів – великі можливості купівлі-продажу на невеликій ділянці зі значною концентрацією людей.

Раціональна архітектурно-планувальна організація підприємств торгівлі сприятиме підвищенню комплексності та комфортності обслуговування пасажирів аеропорту, зменшенню експлуатаційних витрат при багатоцільовому використанні об'єктів, а також поліпшенню естетичних якостей аеровокзальних комплексів за рахунок включення в структуру аеропорту нового елементу.

Основою для формування системи торговельного обслуговування в аеропорту є злиття наявних на даний момент двох тенденцій в розвитку аеровокзального комплексу. Перша тенденція – це посилення комерційного навантаження на існуючі об'єкти аеропорту: аеровокзал, готель, вантажний термінал тощо. Друга тенденція полягає в тому, що виділяються в окремі об'єкти будівлі транспортного і нетранспортного обслуговування пасажирів. Таку систему визнано прогресивною в усьому світі, оскільки вона дозволяє ефективно збільшувати пропускну спроможність аеровокзального комплексу, а також найповніше надавати нетранспортні послуги пасажирам аеропорту.

З метою систематизації архітектурних прийомів формування підприємств торгівлі в аеропортах варто їх класифікацію за найбільш характерними ознаками, які відбивають різні умови організації і функціонування: за потужністю (малі, середні, великі); за специфікою авіапотoku аеропорту (вантажні, пасажирські, вантажно-пасажирські); за умовами функціонально-технологічної кооперації (підпорядковані, допоміжні, самостійні); за об'ємно-планувальною структурою (однорівневі, багаторівневі, компактні, блочні, павільйонні, вбудовані, прибудовані, такі, що стоять окремо, точечні, атріумні, лінійні, кутові).

Вивчення діяльності підприємств торгівлі показує, що провідною його функцією є підприємництво. В процес підприємництва вступає дві сторони – товар і бізнесмен. Відповідно до цього виникає необхідність в забезпеченні деяких супутніх функцій: для товару – його зберігання і експозиції, для бізнесмена – умов для роботи, проживання, дозвілля та торговельно-побутового обслуговування. Усе це здійснюється в тісному взаємозв'язку з авіаційним і наземним транспортом.

Кожному виду діяльності відповідає певна функціональна зона. Так, транспортне обслуговування товару, а також його зберігання здійснюється в зоні вантажного складу, авіатранспортне обслуговування бізнесменів – в зоні аеровокзального комплексу аеропорту.

Для одержання додаткових прибутків необхідно забезпечити доступ відвідувачам і пасажирам аеропорту до установ торговельно-побутового обслуговування.

У даний час багато аеропортів України потребують реконструкції і розширення різних будівель і споруд. Розширення потребують аеровокзали в 14

аеропортах з 37 класифікованих в Україні. Аеровокзали потребують реконструкції в зв'язку із збільшенням обсягів перевезень на міжнародних авіалініях, а також у зв'язку з необхідністю підняття рівня комфорту до типового для західних аеропортів. Таким чином, при модернізації аеровокзал можна скооперувати з розгорнутою мережею установ торгівельно-побутового обслуговування, включати зали високого класу сервісу пасажирів, представництва фірм, виставкові зали. У складі аеровокзальних комплексів розрізняють підприємства торгівлі двох типів – безмитної торгівлі та торгівлі товарами, які не звільнені від мита. ПТ безмитної торгівлі знаходяться тільки в межах “стерильної зони”, інші повсюди. Підприємства торгівлі знаходяться відокремлено, чи згруповано, їх архітектурно-планувальні рішення можуть бути острівними, смуговими і замкненими.

Досвід проектування показує, що номенклатура підприємств торговельно-побутового і дозвільного обслуговування дуже різноманітна. Їх архітектурно-планувальна організація і площа приміщень мають вирішуватися в кожному конкретному випадку залежно від інвестиційного плану. Проектуються підприємства торгівлі в комплексі аеропорту, який будується наново, або в умовах реконструкції комплексу, який вже склався. Це може значно вплинути на розміщення об'єкту, тому що в другому випадку найбільше суттєвим стає наявність вільної території для забудови, що відповідає вимогам раціонального розміщення на ділянці.

Крім того процес купівлі-продажу не можна уявити без зберігання товарів, для цього існує вантажний склад. Найбільшим його планувальним елементом є головне складське приміщення. Спеціалізовані складські приміщення, а також службові та побутові приміщення персоналу варто компонувати навколо головного складського приміщення з одного, двох або трьох боків, при цьому залишається необхідний вільний фронт для безперешкодного завантаження і вивантаження.

Закономірне тяжіння підприємств торгівлі до пасажирського аеровокзального комплексу, який займає центральне місце в системі забудови аеропорту і є головною функціональною ланкою в обслуговуванні пасажирів.

Об'ємно-просторові рішення будівель ПТ визначає їх функціональна структура, величина будівлі, розміри і конфігурація ділянки забудови, її положення на генплані аеропорту, а також архітектура існуючого аеровокзального комплексу.

Приведена вище характеристика формування підприємств торгівлі в структурі аеропорту дозволяє зробити висновок, що раціональне розміщення ПТ на території аеропорту є важливим фактором у забезпеченні пасажирів сервісним обслуговуванням і впливає на його рентабельність. Виходячи з цього

до їх розміщення пред'являється така вимога, як максимально можливе наближення до перону і привокзальної площі – це дає скорочення шляхів проходження пасажирів в аеропорту, наближає підприємства торгівлі до споживача шляхом розміщення поблизу основних пасажиропотоків аеропорту, виключає небажані перехрещення потоків пасажирів, багажу, вантажів, бортпостачання, засобів технологічного обслуговування.

Література

1. Абызов В.А. Архитектура общественных зданий с гибкой планировкой / В.А. Абызов, В.В. Куцевич – К.: Будивельник, 1990. – 112 с.
2. Абызов В.А. Проектирование комплексов торгово-бытового обслуживания / В.А. Абызов, А.А. Гайдученя – К.: Будівельник, 1990. – Вып. 42. – с. 81-88.
3. Гайдученя А.А. Торговые предприятия и комплексы с гибкой планировкой и возможностью расширения / А.А. Гайдученя, Ю.Н. Онищенко // Строительство и архитектура. – К.: 1975. – Вып. 5. – с.18-21.
4. Ежов В.И. Архитектура общественных зданий и комплексов / В. И. Ежов, С. В. Ежов Д.В. Ежов; под общ. ред. В.И. Ежова.; Украинская академия архитектуры, Архитектурное бюро “ЕЖОВ”. – К.: ВИСТКА, 2006. – 380 с.
5. Комский М.В. Аэровокзалы / М.В. Комский, М.Г. Писков – М.: Стройиздат, 1987. – 199с.
6. Писков М.Г. Аэровокзальные комплексы аэропортов / М.Г. Писков – М.: Воздушный транспорт, 1983. – 158с.

Аннотация

В статье даётся сжатое описание формирования архитектуры предприятий торговли в системе аэропорта, приведены их характеристики, требования и выводы относительно рационального размещения.

Ключевые слова: аэропорт, аэровокзал, предприятия торговли

Annotation

In the article found out the row of basic factors that influence on forming of architectonically-spatial decision of the train aerostation complexes, conducted systematization and the brought short description over each of them.

keywords: airport, air terminal, factors of forming of air terminals.